

JOAN VILAGRASA IBARZ  
Geògraf  
Universitat de Lleida

Papers, Regió Metropolitana de Barcelona  
núm. 39, maig 2003, pàgs. 101-124

# La Plana de Lleida. Especialització econòmica i connexió a la Catalunya de les ciutats<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Aquest article és un resum de l'estudi *Bases per al Pla Territorial de la Plana de Lleida* (128 pàgines més annexos estadístics i cartogràfics) realitzat per a l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Els autors de l'estudi han estat Jordi Martí Henneberg i Josep Martí Jufresa (Accessibilitat), Joan Vilagrassa Ibarz (Competitivitat), Carme Bellet Sanfeliu i Joan Vilagrassa Ibarz (Medi ambient i territori), Carme Bellet Sanfeliu, Joan Ganau Casas i Joan Vilagrassa Ibarz (Equitat social) i Jesús Burgueño Rivero (Governabilitat). La realització cartogràfica és de Montse Guerrero Lladós i Carme Bellet Sanfeliu. Laia Pérez Altisent ha col·laborat com a documentalista i en la cartografia. La coordinació i direcció és de Joan Vilagrassa Ibarz.

## 1 Introducció

- 1.1 El territori
- 1.2 La població
- 1.3 L'estructura territorial
- 1.4 L'especialització econòmica

## 2 Cinc punts clau per al desenvolupament territorial de la Plana de Lleida

- 2.1 L'increment de la competitivitat i de l'eficiència econòmica
- 2.2 Transports i comunicacions: millora de l'accessibilitat i la cohesió del territori
- 2.3 Sostenibilitat ambiental
- 2.4 Equitat social
- 2.5 Estructura administrativa i governació

## 3 El model territorial

# Abstract

La Plana de Lleida, a més de mantenir i modernitzar la seva base eminentment agrària, vol aprofitar els increments d'accessibilitat que experimentarà en un futur immediat, sobretot arran de l'arribada del tren d'alta velocitat, l'acabament de l'autovia N-II i la connexió amb l'Eix Transversal, que se sumaran a l'actual autopista A-2, per esdevenir un important centre d'activitat logística al mateix temps que es dota dels serveis avançats necessaris per desenvolupar aquestes funcions.

La Plana de Lleida, además de mantener y modernizar su base eminentemente agraria, quiere aprovechar los incrementos de accesibilidad que experimentará en un futuro inmediato, sobre todo a partir de la llegada del tren de alta velocidad, la finalización de la autovía N-II y la conexión con el Eix Transversal, que se sumarán a la actual autopista A-2 para convertirse en un importante centro de actividad logística al mismo tiempo que se dota de los servicios avanzados necesarios para desarrollar estas funciones.

The Plana de Lleida, besides maintaining its basically agricultural basis, wants to take advantage of the increasing accessibility that is going to experience in a near future, mostly from the arrival of the High Speed Train, the final works of the N-II highway and the connection with the Eix Transversal, that are going to sum up to the current A-2 motorway, to become an important centre of logistic activities at the same time that the area provides itself with the advanced services needed to develop these functions.

La Plana de Lleida outre le maintien et la modernisation de son origine agricole, veut tirer profit des accroissements d'accessibilité qu'elle connaîtra dans un futur immédiat, surtout avec l'arrivée du Train de Grande Vitesse, l'achèvement de la Nationale II et la connexion avec l'Eix Transversal (Axe Transversal) qui s'ajouteront à l'actuelle autoroute A-2 pour devenir un important centre d'activité logistique tout en se pourvoyant des services avancés nécessaires pour le développement de ces fonctions.

## La Plana de Lleida. Especialització econòmica i connexió a la Catalunya de les ciutats

### 1 Introducció

#### 1.1 El territori

El territori de Ponent no té un medi físic ni una topografia regular. Al nord, els seus límits estan a cavall de la serra del Montsec i, de fet, la frontera amb la regió pirinenca, presa per raons pràctiques i de forma estàndard segons els límits municipals i comarcals, cavalca sobre la línia d'altituds màximes. Al sud passa quelcom similar tot i que amb una dimensió menor. L'altura va incrementant-se en la mesura que ens apropem a la serra del Montsant i a les muntanyes de Prades, al sud de la comarca de les Garrigues. Entremig d'ambdues serralades se situa la Plana, articulada en gran part a l'entorn del riu Segre. Conseqüentment, aquesta disposició suposa unes altituds amb una amplitud molt considerable, des de les alçades superiors als 1.000 metres a les inferiors a 100.

El sistema de poblament segueix una distribució al territori que privilegia els assentaments en les àrees més properes al riu i amb topografia regular i d'alçada limitada. Al nord, només a la vall del Segre, en aquesta latitud més oberta que les dels rius Noguera Ribagorçana o Noguera Pallaresa, hi ha nuclis d'una grandària considerable que s'endinsen cap al Pre-pirineu, com són Artesa de Segre i Ponts. A les àrees més escarpades i elevades del sud hom no troba cap municipi amb població superior als 1.000 habitants. A la Plana central hi destaquen, d'una banda, els nuclis a l'entorn de l'eix format pel riu Segre –d'entre els quals despunta, òbviament, la capital, però que compta amb un altra nucli de grandària notable com és Balaguer– i, cap al sud, els municipis del Baix Segre; també, els de la conca oberta formada en la confluència entre el Segre i el Noguera Ribagorçana, on se situen bona part dels municipis del Segrià Nord. D'altra banda, les planes que s'endinsen cap a Llevant s'organitzen, fonamentalment, a l'entorn del viari històric. A l'antic Camí Ral, on hi ha l'actual carretera N-II, hom hi troba un rosari d'assentaments i nuclis importants, com són Mollerussa, Bellpuig, Tàrraga i Cervera. Quelcom similar passa a l'antiga via romana entre Tarraco i Ilerda i ramificada cap a Osca i Caesar Augusta. Aquesta via ha consolidat la carretera N-240, on hom hi troba algunes poblacions notables, principalment el municipi de les Borges Blanques i el d'Almacelles.

Les característiques territorials d'aquesta àrea s'organitzen, com s'ha dit, a partir de la xarxa hidrogràfica.

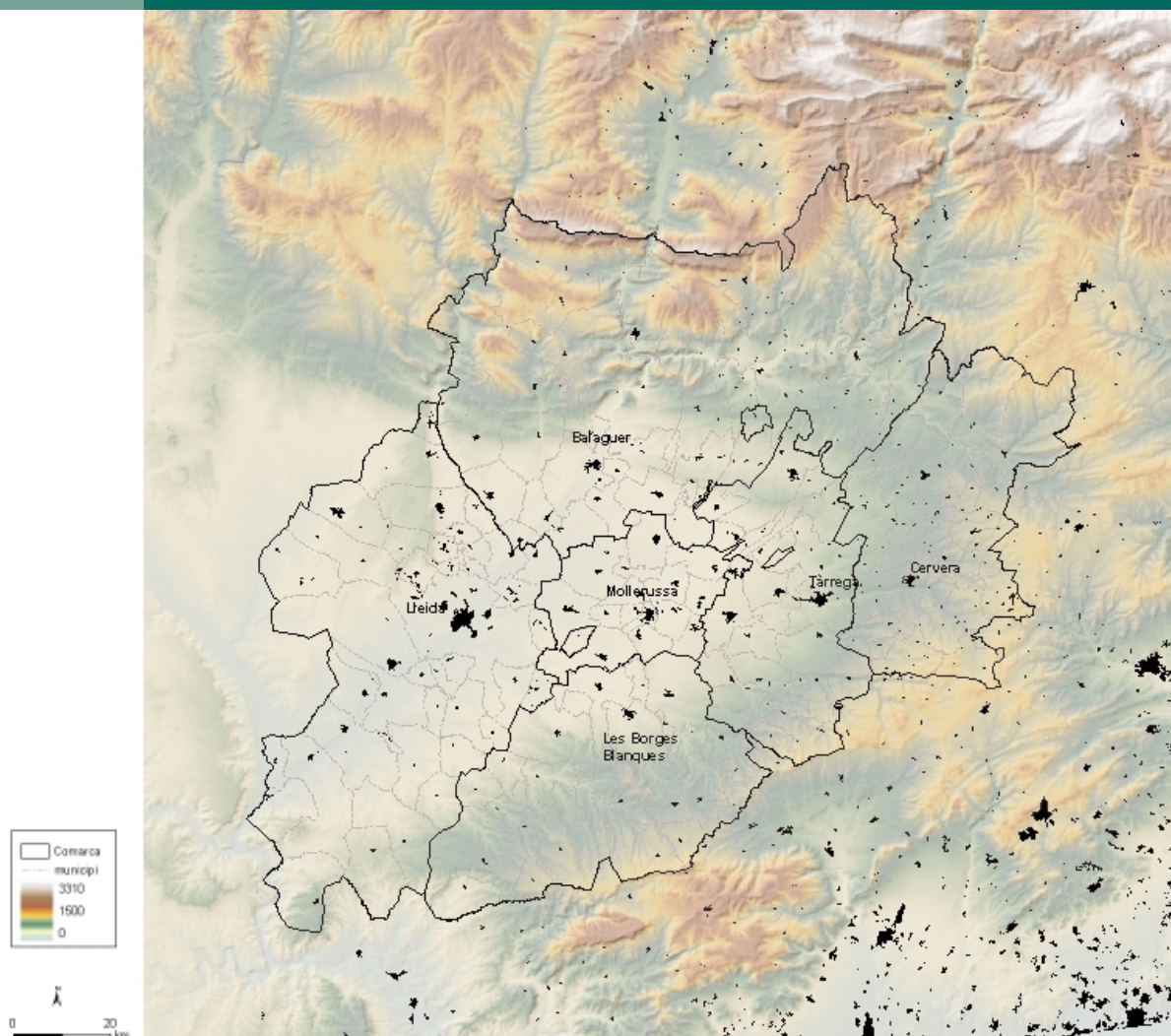
Més enllà dels rius principals, hom es troba amb la notorietat, per tal d'explicar el territori, de la xarxa de reg. Com és sabut, els recs antics de Lleida (canal de Pinyana, entre el Noguera Ribagorçana aigües amunt d'Alfarràs i el Segre a Lleida, i la sèquia de Fontanet, paral·lela al Segre al seu marge esquerre, des de l'aiguabarreig amb el Noguera Ribagorçana i el Corb fins a aigües avall de Lleida) configuren, almenys des de l'Estat Mitjà, una xarxa densa i irregular de canalitzacions que compon l'anomenada horta de Lleida. Segles més tard, a partir de la segona meitat del segle XIX, el rec s'amplià notòriament tant cap a les planes de l'Urgell a Llevant, mitjançant el canal d'Urgell, com a l'àrea d'encaix entre el Cinca i el Segre a Ponent, amb el canal d'Aragó i Catalunya. Ambdues zones, a més a més de les zones regades tradicionalment, configuren en l'actualitat més de 150.000 ha regades al conjunt de les terres de Lleida (inclosa la Franja de Ponent).

De forma conseqüent amb la topografia del territori i amb el desplegament del regadiu, hom troba una diversitat d'usos del sòl. Com ja s'ha comentat, les principals taques que assenyalen els usos urbans es troben situades a l'entorn del sistema fluvial, i de forma general a la plana. A la zona dels recs antics es dona una concentració gran dels assentaments. En canvi, a les àrees de rec més modern o a l'àrea de secà de Llevant la densitat d'assentaments és menor; en aquests llocs destaquen els nuclis articulats per les principals carreteres.

Al regadiu hi ha dos grans tipus d'usos agraris, que són presents a tot el territori regat, tot i que amb intensitats ben diferents. Els fruiters de regadiu hi són netament dominants a la zona a l'entorn del Segre i del Noguera Ribagorçana i a les zones de rec més antic, creant un triangle de gran densitat entre el Noguera Ribagorçana, el Segre i el canal de Pinyana i perllongant-se cap al sud, pel Baix Segre, fins a l'aiguabarreig amb el Cinca. En la mesura que ens allunyem d'aquestes àrees de rec més antic, la intensitat de l'arbre fruiter de regadiu decau i és substituït progressivament pels conreus herbacis de regadiu, netament dominants a les àrees regades pels canals d'Aragó i Catalunya i d'Urgell. En el regadiu nou, l'arbre fruiter hi continua sent present, però amb una intensitat molt menor. També hi destaca, en aquesta mateixa àrea, l'esplendorosa taca de vinya que assenyalava l'explotació de Raïmat al municipi de Lleida.

Al nord i el sud de l'àrea regada, encara a la zona del pla, s'observen diversos espais on hi predomina l'her-

**Figura 1** Mapa de situació i hipsomètric



Font: Elaboració pròpia a partir de la base cartogràfica de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

baci de secà; aquestes àrees, relativament escasses, entronquen amb les planes centrals no regades de l'Urgell y la Segarra. Algunes d'aquestes àrees són les que canviaran previsiblement més en un futur immediat atesa la posada en funcionament del regadiu en alguns d'aquests espais. Al nord, es deixen notar els efectes de l'Algerri-Balaguer, i al sud-oest, el futur canal Segarra-Garrigues. Els conreus herbacis de secà de la plana alternen de forma progressiva amb els arbres fruiters no regats, bàsicament els tradicionals del sistema de conreu mediterrani, com són l'olivera i l'ametller. A l'Urgell no regat i a la Segarra són predominants els conreus herbacis, mentre que el

predomini de l'olivera és perceptible, sobretot, al sud de la regió, coincidint amb les Garrigues i amb el Segrià garriguenc. En la mesura que s'incrementa l'altura també augmenta la presència de bosquines i prats, visibles especialment al Pre-pirineu i en la mesura que hom s'apropa a les altures màximes del Montsec.

## 1.2 La població

La regió de la Plana de Lleida (figura 1) abasta el 17,4% del territori i el 4,7% de la població, i suposa

el 4,3% del PIB (1996) de Catalunya. Forma un sistema territorial d'uns 300.000 habitants repartits en 149 municipis. Aquest sistema territorial mostra un grau elevat de concentració atès que el 37,5% de la població es troba al municipi capital i aquest i altres 6 municipis abasten el 56% dels habitants.

L'evolució demogràfica des de l'última meitat de segle mostra de forma molt clara com els municipis amb evolució positiva, a més a més de la capital, són alguns del seu entorn, els nuclis més grans, com Molle-russa, Balaguer, Tàrraga i Cervera i uns pocs altres més dispersos, en total una quarantena del gairebé

**Taula 1 Dades bàsiques**

Dimensions					
Comarca	Km²	Població 2001	Densitat	Municipis	Entitats
les Garrigues	799,70	19.355	24,20	24	25
Noguera	1.733,00	34.972	20,18	30	122
Pla d'Urgell	304,50	29.872	98,10	16	20
Segarra	721,20	18.345	25,44	21	108
Segrià	1.393,70	166.826	119,70	38	85
Urgell	586,20	31.316	53,42	20	42
Ponent	5.538,30	300.686	54,29	149	402
Catalunya	31.895,30	6.361.365	199,45	946	3.893
Municipis i població segons la seva grandària					
Grandària	Municipis	Habitants	%		
< 100.000	1	113.040	37,55		
15.000-10.000	2	26.190	8,70		
10.000-5.000	4	28.514	9,47		
5.000-2.000	17	52.893	17,57		
2.000-1.000	28	38.543	12,80		
1.000-500	37	25.592	8,50		
> 500	60	16.255	5,40		
Variació de la població 1950-2001 i 1991-2001					
	1950	1991	2001	Variació 1950-2001	Variació 1991-2001
les Garrigues	39.820	19.429	19.355	-22,8	-0,5
Noguera	25.056	34.782	34.972	-12,2	0,5
Pla d'Urgell	24.741	28.802	29.872	20,7	3,7
Segarra	21.593	17.040	18.345	-15,0	7,7
Segrià	99.407	162.904	166.826	68,2	2,4
Urgell	31.762	29.789	31.316	-1,4	5,1
Ponent	242.379	292.746	300.686	24,2	2,7
Catalunya	3.218.596	6.059.494	6.361.365	97,6	5,0
Valor Afegit Brut a preus de mercat, 1996					
	Agricultura	Indústria	Comerç	Serveis	
les Garrigues	34,91	20,86	8,43	35,81	
Noguera	26,67	19,37	11,21	42,75	
Pla d'Urgell	21,86	30,32	9,10	38,72	
Segarra	16,81	45,78	6,84	30,57	
Segrià	10,49	19,93	8,25	61,33	
Urgell	17,54	28,23	8,94	45,29	
Catalunya	2,01	30,96	6,78	60,24	

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

centenar i mig de municipis. L'evolució de la dècada de 1990 assenyala, en primer lloc, que guanys i pèrdues de població són, en general, més reduïts. Molts municipis que en el conjunt del període entre els anys 1950 i 2001 han perdut molta població, ara en guanyen; altres que en guanyaven, com la capital, ho fan en aquest últim decenni de forma molt moderada. Dins d'aquest context cal prestar atenció als guanys als municipis de l'entorn de la capital, producte dels processos de desconcentració urbana. Una desconcentració similar afecta Mollerussa respecte els municipis del seu entorn. D'altra banda, hi ha creixements relativament elevats a les capitals de l'Urgell, la Segarra i a Guissona (taula 1).

### 1.3 L'estructura territorial

Si hom té presents els centres d'àrees de mercat laboral i els principals fluxos de mobilitat, segons dades de 1996, a la Plana de Lleida poden observar-se dues àrees ben diferenciades, una, fortament articulada per la ciutat de Lleida, i l'altra, que abasta un territori menys jerarquitzat, organitzada pels principals nuclis de l'Urgell i la Segarra. Hi ha, per tant, dues regions funcionals, definides inicialment per la mobilitat quotidiana de la població però que, més enllà, reflecteixen comportaments diferents en molts altres aspectes.

La primera l'anomenem regió funcional de Lleida i abasta un sistema territorial que comprèn de forma ampla les comarques del Segrià, la Noguera, el Pla d'Urgell i les Garrigues, a més a més del Baix Cinca i la Llitera a la província d'Osca. Aquesta és una regió nodal o polaritzada a l'entorn de la capital, que exerceix una influència cabdal, mesurable, per exemple, a partir de la mobilitat obligada de la població. L'àrea d'atracció laboral directa de Lleida abasta el sud del Segrià i el conjunt de les Garrigues, el sud de la Noguera i previsiblement bona part de la Franja. Articula directament alguns nuclis importants demogràficament i econòmicament, que mostren, al seu torn, petits mercats laborals (Almacelles, Alcarràs, les Borges Blanques, tot l'eix del Segrià nord a l'entorn de la N-230).

A més a més, compta amb un sistema de ciutats petites al seu entorn i a una distància entre 20 i 30 quilòmetres (Balaguer, Mollerussa, les Borges Blanques, Fraga, Binèfar). D'entre elles Balaguer (conjuntament amb Valfogona de Balaguer) i Mollerussa defineixen àrees de cohesió laboral consolidades i

autòctones, i de forma més feble Artesa de Segre i Pons (figura 2A).

La distribució de llocs de treball localitzats acaba de dibuixar les polaritats territorials de forma clara: només 17 municipis tenen més llocs de treball que població ocupada. Hi destaquen a molta distància Lleida (amb un saldo positiu de 2.623 llocs de treball el 1996) i Mollerussa (399). A l'entorn d'aquestes dues poblacions se situa, a més a més, la resta dels municipis de saldo positiu: Alcarràs, Alcoletge, Soses –prop de Lleida–; Miralcamp, Fondarella, Golmés –a l'entorn de Mollerussa. Al seu torn, Valfogona de Balaguer es constitueix amb un nucli d'atracció de llocs de treball que compensa en part el saldo negatiu de Balaguer.

L'altra regió s'articula a l'entorn dels nuclis menors però potents de Cervera, Guissona i Tàrraga i abasta de forma genèrica les comarques de l'Urgell i la Segarra. En aquest cas, els tres nuclis estableixen de forma conjunta un sistema de mobilitat laboral complex i "horitzontal", basat en una multiplicitat de fluxos entre aquestes tres poblacions. És interessant, a més a més, fer notar l'escassa mobilitat entre aquests nuclis i la ciutat de Lleida. Els llocs d'atracció laboral principals són Cervera (saldo positiu de 1.018 llocs de treball)<sup>2</sup> i Guissona (649). Tàrraga compensa les entrades i les sortides (figura 2B).

Agramunt i Bellpuig formen part d'ambdós sistemes territorials. Agramunt, de saldo laboral negatiu, capta llocs de treball d'Artesa i orienta els seus fluxos cap a Tàrraga, Guissona i Cervera com a destinacions laborals principals. Bellpuig, amb saldo lleugerament positiu, s'orienta principalment cap a Mollerussa i Lleida, però també cap a Cervera.

### 1.4 L'especialització econòmica

La Plana de Lleida és una regió on l'activitat agrícola és molt superior que a la resta de Catalunya. La població activa agrària és encara del 16,5%, davant de menys del 3% de Catalunya. Altres sectors especialitzats, si es presta atenció a l'ocupació (tant en percentatge sobre el total com en proporció al percentatge català), són la construcció, l'administració pública i l'educació.

<sup>2</sup> Les dades són d'abans de la crisi i tancament de l'empresa LEAR de Cervera, que atreia treballadors dels pobles i comarques veïnes.

Figura 2A Ciutat de Lleida: Mobilitat laboral 1996

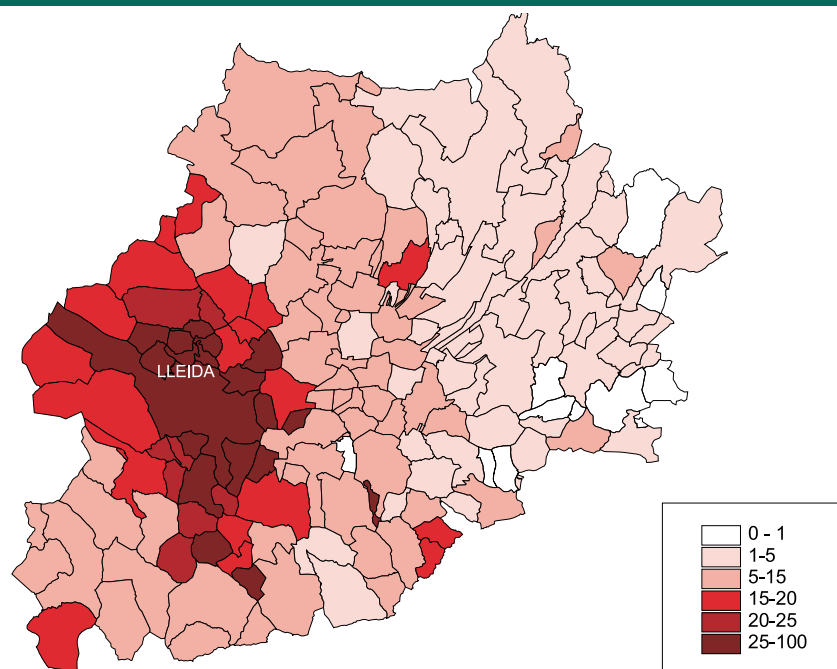
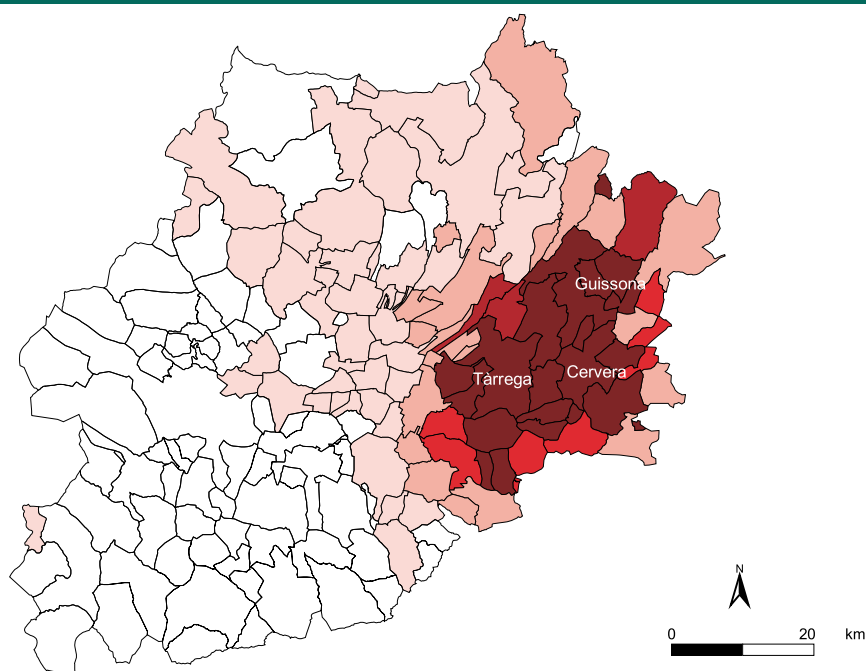


Figura 2B Tàrraga-Cervera-Guissona: Mobilitat laboral 1996



Font: Institut d'Estadística de Catalunya.



La distribució del Valor Afegit Brut (VAB) per comarques remarca l'especialització agrària, de forma molt especial a les Garrigues i la Noguera, les dues comarques més allunyades del corredor de transports i concentració de població que és la carretera N-II. Tot i així, el VAB agrícola és molt elevat arreu, incloent el Segrià on, malgrat el pes de la capital, supera el 10%. Els altres elements que cal remarcar són la debilitat industrial, amb l'excepció de la Segarra (46% VAB), i el pes dels serveis (lleugerament per sobre de Catalunya) al Segrià (61,3%).

El pes de l'activitat agrària recolza en una utilització del sòl molt orientada cap a les terres llaurades. Aquestes suposen prop del 68% de la superfície agrària, mentre que al conjunt català són del 35,5%. Només cap a la Noguera i la Segarra prepirinenques i, en menor grau, al sud de la comarca de les Garrigues hi ha percentatges notables d'usos forestals i de pastures. A la Plana, existeixen dues situacions ben diferents en funció de la disponibilitat o no de regadiu.

Altament, la regió concentra el 44% d'Unitats Ramaderes (UR) de Catalunya. La potència econòmica ramadera recolza sobretot en el porcí (més de 700.000 UR, el 44% català) i l'aviram (prop de 400.000 UR, el 57% del conjunt català); en alguns municipis és important el boví (poc més de 100.000 UR, i amb percentatge lleugerament superior a la quarta part del total català). Tot i que el conjunt de la Plana de Lleida enregistra importants percentatges de ramaderia, les principals concentracions es donen en torn al Segrià, el Pla d'Urgell i el sud de la Noguera, coincidint substancialment amb l'àrea regada. També és en aquests municipis on es dona una major presència d'aviram, que equilibra el pes del porcí. En general, la ramaderia ha tingut una tendència expansiva en l'últim quart de segle.

L'estructura agropecuària esmentada recolza, d'altra banda, en l'agricultura familiar i, en general, en la petita explotació. Un dels problemes centrals de la gestió de l'agricultura i la ramaderia resulta de l'alt grau d'envel·liment dels titulars. Més de la quarta part sobrepassen els 64 anys i gairebé les tres quartes parts dels titulars tenen més de 45 anys. Aquesta estructura demogràfica dificulta els processos de modernització i d'inversió, molt necessaris per poder aprofitar de forma òptima les potencialitats agropecuàries i les que es puguin derivar en un futur de l'ampliació del regadiu.

En l'àmbit industrial hi destaca, del conjunt, el de

transformació de productes alimentaris, que pel nombre d'empreses és amplament superior a la mitjana catalana en totes les comarques<sup>3</sup>. Si es presta atenció a les empreses inscrites a Lleida y amb un volum de facturació mitjà i gran (més de 900.000 €), la indústria alimentària factura el 31,3% del total, al qual s'ha d'afegir el 24,8% de majoristes de mercaderies peribles i el 4,8% de grans empreses agrícoles. En total, gairebé el 60% de la facturació de l'empresa gran (o mitjana) local s'orienta cap aquest sector. La localització econòmica assenyalada també una forta concentració a Lleida (37% del diner facturat i el 45% dels treballadors). Lògicament hi destaquen a continuació els municipis més grans (Tàrraga, Mollerussa i Balaguer).

En conjunt, però, la regió a l'entorn de Tàrraga, Guissona i Cervera (incloent Bellpuig i Agramunt) se situa netament en un segon lloc amb més de la quarta part de la facturació. En aquest sentit, un element que cal considerar és que, tot i que el sector agroalimentari continua sent cabdal en l'economia industrial de la Segarra i de l'Urgell, existeixen altres sectors més ben desenvolupats que a les altres comarques. D'una banda, i prestant atenció a les dades proporcionades pel cens de l'IAE, es dona una composició industrial més similar a la mitjana catalana, amb un pes relatiu menor de l'agroindústria. D'altra, la facturació de les grans empreses també mostra una certa diversificació major en aquestes àrees, sobretot a Tàrraga, on el sector metal·lúrgic és molt important.

## 2 Cinc punts clau per al desenvolupament territorial de la Plana de Lleida

### 2.1 L'increment de la competitivitat i de l'eficiència econòmica

De l'anàlisi de la situació a la Plana de Lleida que aquí es resumeix, deriva un conjunt de propostes orientades cap a la més gran eficiència productiva.

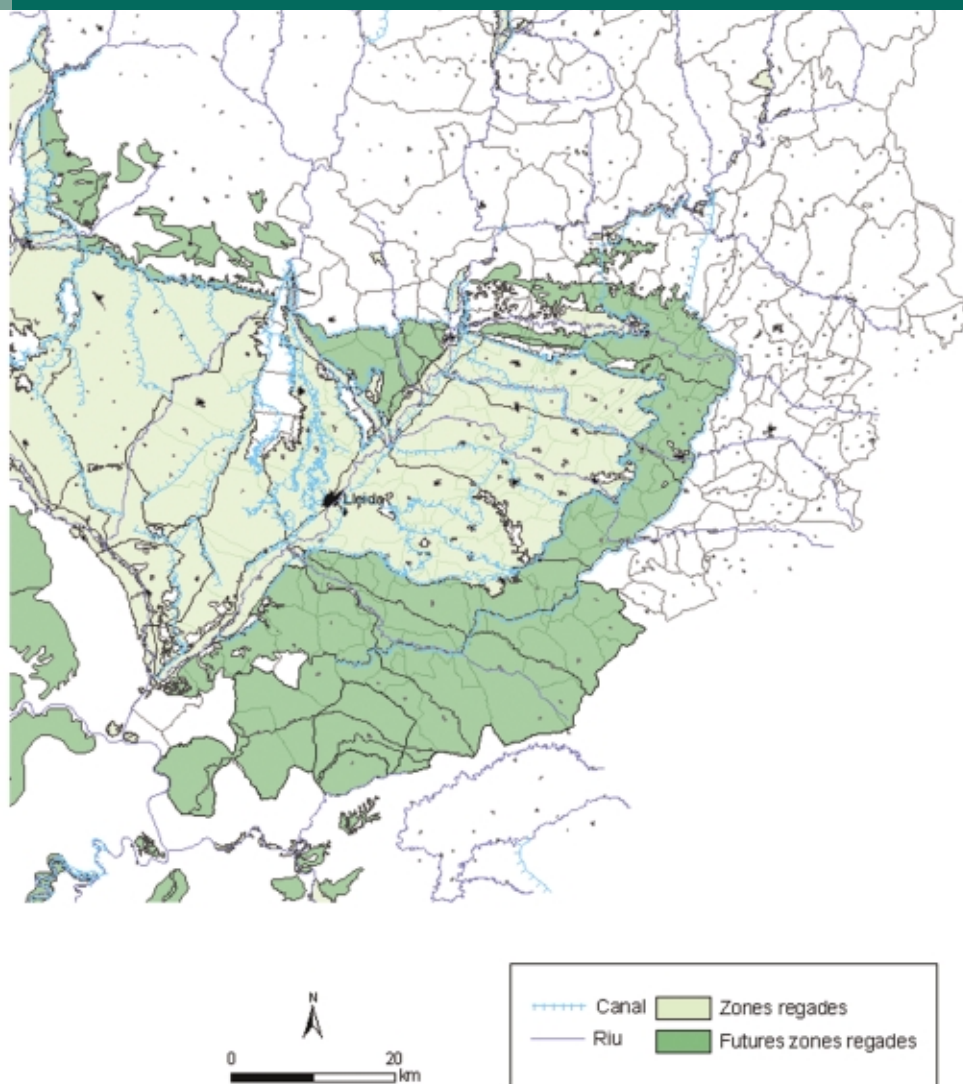
#### –Especialització agroalimentària

En primer lloc cal continuar afavorint l'especialització agroalimentària. En aquest sentit, l'objectiu és consolidar, modernitzar i fer créixer un gran pol agroindustrial centrat a la Plana de Lleida. Aquest objectiu es

<sup>3</sup> Sobre la indústria agroalimentària vegeu MIR, P. (ed.) (2002:) *Lleida. Economia i població*, Lleida, Universitat de Lleida.



Figura 3 Xarxa hidrogràfica i zones regades



Font: Elaboració pròpia a partir de la base cartogràfica de la Confederació Hidrològica de l'Ebre.

desglossa en tres de més específics.

El primer consisteix en ampliar el regadiu i millorar els rendiments de l'agricultura ponentina. En l'actualitat l'espai de regadiu de la Plana, incloent-hi l'espai administrativament aragonès, és de gairebé 150.000 ha. Actualment està en transformació cap al regadiu unes 95.000 ha més. Més enllà de la posada en funcionament de nou espai de regadiu cal considerar l'estat i la necessitat de modernització del regadiu tradicional (canals de Pinyana, Urgell, Aragó i Catalunya) (figura 3).

Així mateix aflora la necessitat d'estudiar propostes de

finançament de la posada en funcionament del regadiu per a les explotacions agrícoles. Aquesta proposta s'ha de formular des de dos objectius. D'una banda, la racionalització de la despesa d'aigua (els regadius de Lleida consumeixen en total més de 1.300 hectòmetres d'aigua) assolible amb la modernització dels sistemes de reg i, d'altra banda, el suport financer a l'explotació agrícola local, perquè sigui la que pugui gaudir de les noves infraestructures de regadiu.

En aquest mateix sentit, per millorar l'eficiència productiva i els processos de modernització i preservar el

teixit social, cal anar cap a una altra dimensió de les explotacions agràries. La creació d'un registre públic d'explotacions podria afavorir els processos de concentració parcel·laria.

Més enllà de la producció agrícola cal millorar la transformació i la distribució. És a dir, calen estructures empresarials agroalimentàries potents. Com s'ha dit, el complex agroalimentari suposa prop del 60% de la facturació total de les empreses mitjanes i grans amb capital local (enregistrades a Lleida). Però entre elles només hi ha algunes cooperatives de segon grau, amb especialitzacions diverses en sectors agroalimentaris. Sembla que una estratègia que cal assolir és la potenciació d'aquestes cooperatives. Les cooperatives que assumeixen aquest paper són Actel, en fruita dolça i cereals; Agroles, en olis; Copaga, en pinsos (aquesta empresa ha efectuat suspensió de pagaments amb data de juny del 2002) i Transalfals, en farratges. Falta una iniciativa similar en l'àmbit càrnic tot i que hi ha cooperatives de primer grau prou potents i que mitjançant l'associacionisme i la promoció comuna poden esdevenir una entitat cooperativa de segon grau (en aquest sentit hi destaquen les cooperatives d'Artesa de Segre –que ha donat un pas important amb la compra de l'escorxador l'Agudana–, d'Ivars d'Urgell i d'Almenar).

De forma complementària cal consolidar les llotges agropecuàries (Mercolleida i Bellpuig) com a punt de referència del mercat agrícola (especialment fruita dolça, gra i farratges i pecuari –especialment porcí– a Mercolleida i aviram i conill a Bellpuig).

El trasllat del mercat de fruites de Lleida a les noves instal·lacions properes al polígon industrial del Camí dels Frares i prop del Centre Intermodal de Mercaderies (CIMALSA) pot afavorir el seu potenciament tot concentrant el sector al seu entorn. Altrament, cal preveure l'ampliació de la llotja Mercolleida, en la seva actual ubicació, per tal que es converteixi en un gran centre de serveis impulsor del sector agroalimentari. Així mateix, fruit de la col·laboració entre les administracions, caldria potenciar un polígon agroalimentari de comercialització, transformació i serveis al sector.

### **–Distribució de mercaderies**

En segon lloc cal afavorir un centre potent de distribució de mercaderies que reculli la creixent vocació

econòmica de la Plana de Ponent en matèria de transports i distribució. Aquest centre ha de facilitar l'exportació de la producció pròpia i captar, en competència amb els centres més grans i potents de Barcelona i Saragossa, una quota rellevant del transport de mercaderies regional.

És en aquest sentit que cal preveure la posada en funcionament de la CIM-Lleida. CIMALSA i l'Ajuntament de Lleida han promogut aquest centre logístic de més de 420.000 m<sup>2</sup>. Aquest centre pretén agrupar en un mateix indret les diverses instal·lacions, serveis i funcions que requereixen les activitats pròpies del sector, com són la consolidació, el fraccionament, l'emmagatzematge de càrregues, l'acolliment de vehicles i tripulacions, així com també la recepció d'empreses de serveis logístics en general (tallers, assegurances, informació, etc.). Una central integrada contribueix a la modernització del sector, tot traslladant les instal·lacions de les empreses de transport a llocs ben connectats i dotats dels mitjans necessaris per a les tripulacions, els vehicles i el tractament logístic de les mercaderies. Actualment, el polígon es troba ja en fase de venda de parcel·les.

D'altra banda, la posada en funcionament del tren d'alta velocitat suposarà la descongestió del viari d'ample espanyol. Aquest ha de servir de forma creixent per a la connexió del transport de mercaderies tant cap als ports de Barcelona i de Tarragona com cap a l'interior peninsular. En aquest sentit, Renfe està adequant el baixador del Pla de Vilanoveta com a estació de mercaderies de la ciutat de Lleida. Aquesta estació té una localització privilegiada ja que es troba prop dels principals polígons industrials, del nou centre integrat de mercaderies i del nou mercat de fruites i verdures, que previsiblement generarà al seu entorn la localització d'espais de comercialització agrària.

Més enllà del baixador del Pla de Vilanoveta hom ha de considerar la potencialitat d'altres estacions ferroviàries per al tràfic de mercaderies. Per la seva proximitat a la capital i per l'aprofitament de sòl existent hi destaca l'estació de Puigverd de Lleida.

Altrament, hi cap la possibilitat de l'establiment d'una xarxa ferroviària d'ample europeu entre Saragossa i la frontera francesa que es comentarà més endavant. Les consideracions sobre la plataforma logística basada en el polígon CIM i les estacions de ferrocarril convencional es veurien d'aquesta manera potenciades molt

considerablement en poder establir-se un centre de distribució de fàcil penetració a la xarxa ferroviària europea. També, de forma potencial, l'ample europeu permetria desenvolupar estratègies similars a les àrees de Tàrraga i Cervera.

### –Àrea logística terciària

En tercer lloc, es té l'oportunitat de convertir l'entorn de l'estació del ferrocarril de Lleida en una àrea logística terciària. L'arribada del tren d'alta velocitat (AVE) a Lleida fa necessària l'adequació de l'espai de l'estació de ferrocarril per tal d'aconseguir la màxima connectivitat i un centre intermodal de transport de viatgers. Així mateix, aquestes reformes suposen una veritable reestructuració de l'espai urbà<sup>4</sup>. Dins d'aquests context, i en el marc del Pla Especial de l'Estació (actualment en tràmit), es preveu l'adequació de bona part del sòl per a activitats terciàries. Aquestes estan concebudes com les que poden aprofitar millor les oportunitats que ofereix l'increment de la mobilitat deguda a l'AVE. De forma complementària s'ha establert per part de l'Ajuntament la construcció d'un centre de congressos proper a l'estació. D'altra banda, la proximitat entre l'estació i l'espai firal del marge esquerre del Segre (que estaran connectats amb un pont i una passarel·la) potencia també l'activitat firal de la ciutat.

### –Ensenyament i recerca

En quart lloc cal considerar la Universitat de Lleida (UdL) com un element d'enfortiment de la competitivitat territorial. La de Lleida és una universitat d'àmbit d'influència regional amb impacte a la pròpia província i a la Franja de Ponent. Malgrat això hi ha centres que mostren un abast d'influència més gran, extraregional, especialment els cicles superiors d'Enginyers Agrònoms i Forestals, els estudis de Medicina i l'Institut Nacional d'Educació Física de Catalunya. El nombre d'estudiants s'ha estabilitzat entorn dels 10.000, el 40% dels quals resideix a la ciutat durant el curs sense tenir-hi el domicili familiar. Les dimensions de l'estudiantat afegides als aproximadament 700 professors i 300 empleats genera unes vèlues econòmiques específiques i incontestables. Avaluacions sobre l'any

1996 han constatat que la universitat genera prop del 2% de l'ocupació, més del 2% del VABcf, i aporta un altre 2% de la demanda interna de la ciutat. L'efecte multiplicador que generen la producció, la renda i els salaris (8.040,5 milions d'euros) sobre la ciutat és elevat: 11.898 milions sobre la producció, 7.675 milions sobre la renda, 3.913 milions sobre els ingressos salarials i 1.288 llocs de treball. La presència de la UdL ha facilitat la consolidació de la ciutat com a zona de serveis, i és un dels motors del desenvolupament recent del sector terciari (59,2% del VABcf de tota la ciutat)<sup>5</sup>. Dins d'aquest marc, que assenyalava, ja per ell mateix, la importància actual de la Universitat de Lleida cal contemplar com a objectiu estratègic clau la seva consolidació com a centre de formació i de recerca a l'entorn del complex agroalimentari. Aquest objectiu dóna especificitat a la Universitat de Lleida i contribueix a la millora de l'eficiència productiva territorial. D'acord amb aquest objectiu central cal considerar algunes mesures fonamentals: mantenir l'exclusivitat de les titulacions superiors d'enginyeria agrícola i de forest; fomentar la recerca en l'àmbit agroalimentari mitjançant l'enfortiment del centre mixt IRTA-UdL i els grups de recerca propis de la universitat, orientar tant com sigui possible altres titulacions cap a la recerca i la transferència de tecnologia en el sector agroalimentari (per exemple, enginyers industrials, potenciant els estudis de fred i calor industrial –cal recordar que a l'àrea hi ha 1.800.000 m<sup>3</sup> d'instal·lacions de fred per guardar 450.000 tm de fruita fresca, més 40.000 tm de conservació alimentària en congelats).

Una situació força diferent és la relacionada amb la recerca relativa a les noves tecnologies de la informació. En aquest cas els grups de recerca, tot i existir, estan poc consolidats segons els paràmetres ortodoxos universitaris; en canvi, existeix una creixent demanda social que pot justificar la potenciació de la recerca a l'entorn de les TIC. Així ho corrobora, per exemple, la taula *input-output* de la ciutat de Lleida en destacar la notable transformació tecnològica en curs en els sectors manufacturers i en la majoria de branques de serveis, associada a processos d'innovació i de modernització<sup>6</sup>. Més recentment, en les taules de discussió del Pla de Dinamització de l'Alta Velocitat de Lleida s'ha posat de manifest un sector de les TIC força emprene-

<sup>4</sup> Vegeu, en aquest sentit, BELLET, C. (2002): "El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano", *Revista de Geografía*, segona època, 1, pp. 57-77.

<sup>5</sup> ENCISO, J.P.; FARRÉ, M.; SALA, M.; TORRES, T. (2001): "Efectes econòmics de la universitat en la ciutat", a VILAGRASA, J. (ed.), *Ciutat i universitat a Lleida*, Lleida, Ajuntament i Universitat de Lleida, pp. 129-157.

<sup>6</sup> MIR, P. (ed.) (1999), *Les taules input-output de Lleida, 1986 i 1996*, Lleida, Ajuntament.

dor i dinàmic, que exporta serveis i està abocat a les PIMES<sup>7</sup>. Tot i això, en el rànking de municipis per coneixement alt, la Plana de Lleida hi apareix de forma modesta. La ciutat de Lleida, en sisè lloc i amb una puntuació inferior a la d'altres ciutats mitjanes catalanes de població similar (per exemple, Tarragona o Girona). Més enllà, els nuclis lleidatans no apareixen més que passat el primer mig centenar de municipis (Cervera en el lloc 53, Tàrrrega en el 70; Mollerussa en el 93, Balaguer en el 96)<sup>8</sup>.

Com a últim punt i més enllà de la formació universitària cal contemplar com una demanda creixent i no sempre d'unes dimensions adequades a les necessitats del territori, la formació professional. Una anàlisi general mostra, en primer lloc, l'excés d'especialitats "tradicionals" que recolzen en estudis de baixa qualificació segurament de tradició molt antiga (l'antic "secretariat", reconvertit en les branques d'administració, o l'antic "comerç", ara denominat Comerç i mercadotècnia) o, en un grau inferior, els estudis orientats cap a oficis artesanals (electricitat, manteniment de l'automòbil). Cal, en canvi, avaluar si l'oferta en determinades branques està en relació amb la demanda; per exemple, en "indústries alimentàries" o "fabricació mecànica".

D'altra banda, un estudi<sup>9</sup> sobre els nous jaciments de treball a la ciutat de Lleida ha posat de manifest l'existència d'un ventall ample de noves ocupacions a l'entorn dels serveis a domicili, atenció a la infància, ajut als joves amb dificultats d'inserció, turisme, desenvolupament cultural local, valoració del patrimoni cultural, educació permanent i formació continuada, nous hàbits de consum, millora de l'habitatge, seguretat, transports col·lectius locals, revaloració dels espais públics locals, gestió del medi ambient, noves tecnologies de la informació i comunicació. Una part important d'aquestes ocupacions té el seu punt de partida en especialitats de la formació professional, especialment de segon grau. Més recentment les autores de l'estudi esmentat, en col·laboració amb altres, han analitzat l'impacte que sobre l'ocupació pot crear el

tren d'alta velocitat<sup>10</sup>. Seran els sectors lligats a les noves tecnologies de la informació i comunicació, el turisme i el desenvolupament cultural i local i la valoració del patrimoni cultural els sectors que previsiblement es vegin més beneficiats.

En qualsevol cas sembla necessària la coordinació dels programes de formació professional i també els de formació permanent, amb la participació dels agents econòmics i socials del territori per tal d'avaluar amb més detall les necessitats formatives de la força de treball.

## 2.2 Transports i comunicacions: millora de l'accessibilitat i la cohesió del territori

L'àrea de Ponent presenta dèficit importants en infraestructures, però, alhora, ocupa una posició central i, per això, la travessen grans vies de comunicació internacional: l'autovia de la N-II, l'autopista A-2 i la línia ferroviària d'alta velocitat, que ha arribat el febrer de 2003 a Lleida i que es perllongarà cap a la frontera els propers anys. A partir d'aquesta situació, el repte és doble: millorar els accessos de l'interior de la regió a aquesta xarxa bàsica, però també la intermodalitat per facilitar l'ús del transport públic.

En la xarxa ferroviària convencional ha disminuït el nombre d'usuaris, a diferència del conjunt de Catalunya i d'Espanya. L'explicació es troba en la deficiència del servei en termes de velocitat i d'oferta horària. Les línies de Cervera i Balaguer són les més lentes i mal dotades, i a Barcelona, en el millor dels casos, s'hi arriba a 75 km/h de velocitat mitjana. També ha influït en la disminució de la demanda la qualitat dels combois, l'estat de la via, les escasses facilitats a la intermodalitat del tren amb el cotxe i l'autobús, així com la descoordinació entre trens regionals i de llarg recorregut. També s'utilitza poc la via fèrria per al transport de mercaderies.

### –El tren d'alta velocitat

Pel que fa a l'impacte de l'AVE a la Plana de Ponent, cal considerar que l'actual tram des de Madrid fins a la frontera, quan estigui finalitzat, connectarà nuclis de major població que el tram Madrid-Sevilla. Per aquest motiu, el seu ús i impacte socioeconòmic serà superior. El conjunt de ciutats del nou tram es veurà, doncs, afavorit per la necessitat ineludible que hi ha de con-

<sup>7</sup> Pel que fa al Pla de Dinamització de l'Alta Velocitat a les Terres de Lleida, vegeu, <http://www.lleidatav.org>

<sup>8</sup> TRULLEN, J. (2001): *La Catalunya-ciutats (xarxes de ciutats i economia del coneixement)*, Barcelona, UAB-Dep. d'Economia Aplicada.

<sup>9</sup> FARRÉ, M.; TORRES, T. (1997): *Dona, mercat i treball i nous jaciments d'ocupació a curt i llarg termini a la ciutat de Lleida*, Lleida, Ajuntament de Lleida, inèdit.

<sup>10</sup> ALDOMÀ, I.; ALLEPUZ, R.; ENCISO, P.; FARRÉ, M.; SALA, M.; TORRES, T. (2002): *Dinàmica econòmica i noves oportunitats* a <http://www.lleidatav.org>

nexió entre les dues metròpolis espanyoles i amb l'exterior. En aquest sentit, Lleida, lloc de pas obligat entre Catalunya i l'interior d'Espanya, obtindrà el benefici d'una infraestructura que respon a necessitats globals. És un element clau saber utilitzar aquesta posició geogràfica privilegiada per dotar-se d'uns mitjans de comunicació òptims.

L'increment de mobilitat quan la via d'alta velocitat estigui a ple rendiment pot ser molt significatiu. En concret, el tram Lleida-Barcelona serà el més beneficiat per l'establiment d'un servei regional ja que, com s'ha argumentat, el seu estat actual és el més precari de Catalunya. A més, hi ha la possibilitat d'erigir-se en pivot d'una àmplia àrea a l'est d'Aragó, que es podria connectar amb Catalunya i Europa a través de la xarxa ferroviària. L'enllaç directe amb l'eix mediterrani també serà finalment una realitat a través de la futura estació a l'aeroport de Reus.

La nova oferta en alta velocitat, quan estigui acabada fins a Barcelona, modificarà també les àrees d'atracció de l'estació de Lleida. En primer lloc, l'àrea d'atracció de viatgers a Barcelona serà molt reduïda, ja que comprendrà bàsicament el Segrià, que s'ampliarà cap a la Franja de Ponent. Balaguer només s'incorporarà a l'àrea d'influència de l'AVE si milloren notablement les facilitats per accedir a l'estació de Lleida. En canvi, l'àrea d'atracció per anar a Madrid abastarà bona part de la província i fins i tot el sud-oest de la de Tarragona. Finalment, els viatges en direcció València atrauran a l'estació clients de totes les terres de Lleida i la Franja<sup>11</sup> (figura 4).

L'arribada de l'AVE representa un moment de trencament en el planejament de la mobilitat. Cal aprofitar l'avinentsa per dissenyar una nova política que propiciï un canvi en la cultura de la mobilitat. En concret, és necessari un reequilibri modal que estimuli l'ús del transport col·lectiu en detriment del cotxe particular, avui majoritari. L'AVE ha de captar el moviment de passatgers a distàncies intermèdies. La xarxa convencional ha de servir per complementar-se amb les estacions de l'AVE i per organitzar un transport regional i de rodalia eficaç.

Així les millores en la xarxa, el servei i les facilitats en abonaments, han de perfilar una oferta més atractiva,

que condueixi a atraure nous viatgers. Un aspecte fonamental és facilitar la intermodalitat tren-tren i amb altres modes.

La correcta utilització de l'AVE a Lleida necessita dues condicions bàsiques: en primer lloc, cal garantir la interconnexió fluida Lleida-Figueres, que ha de possibilitar la creació d'un sistema de ciutats ben articulades a Catalunya. Però, per generar efectes positius a tot l'àmbit territorial, cal configurar a l'estació de l'AVE un centre intermodal eficient que garanteixi la intermodalitat tren-tren, però també amb els autobusos, el cotxe privat, el taxi i el lloguer d'automòbils.

### —Les mercaderies

En el transport de mercaderies, la relació fonamental s'ha d'establir amb els ports de Tarragona i Barcelona, aprofitant que la via actual s'anirà alliberant de combois de passatgers. Hi ha la possibilitat oberta d'utilitzar la nova via d'alta velocitat, però només per a mercaderies lleugeres, fins al transport de cotxes, per posar una referència entenedora. Tanmateix pot avaluar-se el cost d'un nou accés al port de Barcelona a través d'Igualada, que exigiria un nou tram d'aquesta ciutat a Cervera, així com un nou traçat paral·lel a l'Eix Transversal, que facilitaria el comerç directe per la via de Girona cap a la frontera.

### —El transport col·lectiu

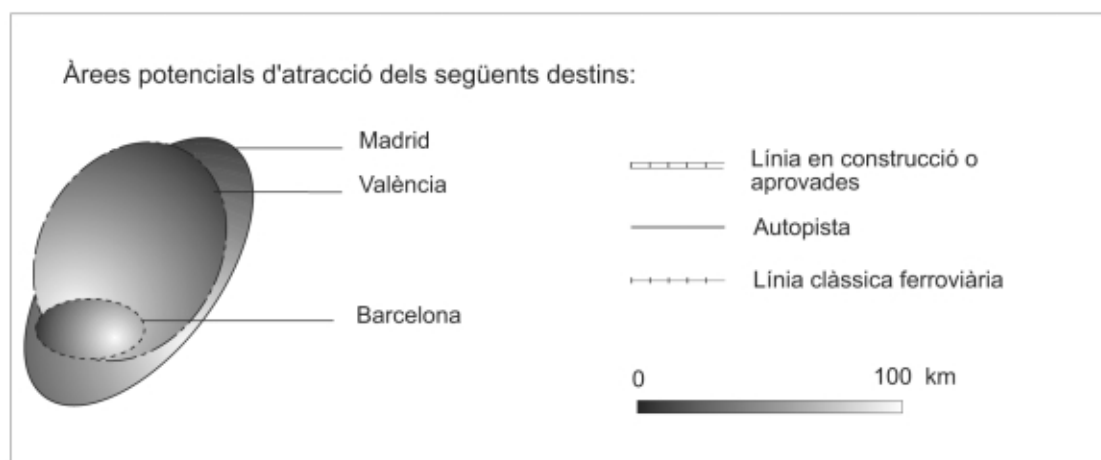
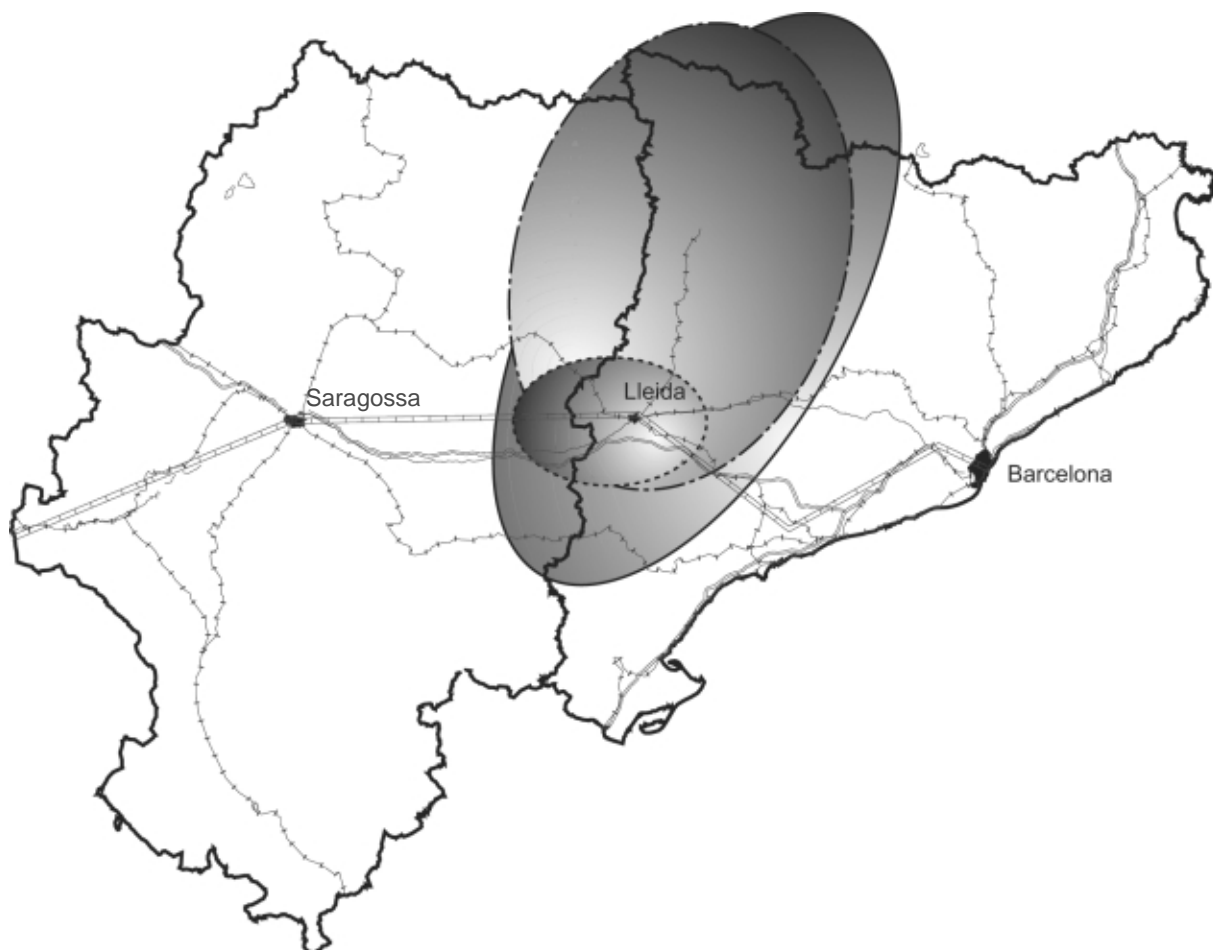
Per aconseguir els objectius anteriors és necessari, des d'un punt de vista polític, ampliar la responsabilitat de planificació del transport cap als consells comarcals implicats i a la Diputació, així com constituir una autoritat del transport d'àmbit supramunicipal. A més, cal que la Generalitat desenvolupi un model de mobilitat en el marc del Pla Territorial Parcial de les Terres de Lleida.

En general, es tracta d'establir una xarxa radial de transport col·lectiu en una zona que comprèn uns 250.000 habitants, de la Franja a Cervera, amb centre a Lleida i en concret a l'àrea intermodal de l'estació. La constatació d'aquesta jerarquia territorial reforça l'aplicació del concepte de regió urbana a la ciutat de Lleida i el seu entorn immediat.

En relació amb el transport regular de viatgers per carretera, existeixen diferents companyies que ofereixen

<sup>11</sup> MARTÍ, J. (dir) (2002): "Infraestructura de transport i mobilitat" a <http://www.lleidatav.org>

Figura 4 Àrees d'atracció des de Lleida per anar en l'AVE a Barcelona, Madrid i València



Font: Jordi Martí (dir.) (2002), "Infraestructura de transport i mobilitat" a <http://www.lleidata.vg>



servei a l'àrea de Lleida. Encara que aquest tipus de transport és irrellevant en la mobilitat obligada residència-treball (menys del 5% del total), resulta vital per als estudiants, la tercera edat i en desplaçaments ocasionals. L'ús més intens és a tota una primera corona que gravita sobre la capital, destacant-hi Alcarràs, Almaceles, Alcoletge i els pobles de la carretera de la Vall d'Aran fins Alfarràs. Aquesta intensitat de servei disminueix a partir de la primera corona, però torna a ser significativa en els trajectes de Lleida a Barcelona i Saragossa.

Cal partir de la constatació que hi ha una cultura molt assentada que valora el transport privat. Hem de ser conscients que el transport públic difícilment pot donar resposta a totes les necessitats concretes dels usuaris a cada moment. Per tant, el que cal és propiciar la intermodalitat entre tots els modes, però principalment entre el cotxe, l'autobús i el tren.

En el cas que ens ocupa hi ha una possibilitat interessant d'intermodalitat cotxe-tren, que és la d'aparcar al nou centre intermodal de Lleida o a una de les estacions de l'àmbit de Ponent. En el cas de millorar aquests trajectes amb l'oferta d'una tarifa integrada i un servei ràpid, seria factible que moltes estacions de la xarxa es convertissin en nuclis de descongestió de l'intercanviador de Lleida. Organitzar-hi una oferta d'estacionament àmplia i barata popularitzaria aquesta opció. D'altra banda, consolidar-ne l'estació significaria orientar els nous creixements urbans, ja que així ho permet el seu emplaçament, llevat dels casos d'estacions centríques com Mollerussa o Tàrraga.

#### **—La xarxa viària**

El transport per carretera adopta dues formes, el transport regular públic i el privat. Les intensitats de tràfic mostren una àrea de forta mobilitat dins el triangle format per Lleida, Tàrraga i Balaguer, que tradicionalment és el més dinàmic. Però des que es va inaugurar el tram Lleida-Tàrraga de l'autovia, s'ha constatat una polarització del tràfic i, per tant, de l'activitat econòmica, sobre aquest eix est-oest. Això fa especialment necessari potenciar un segon cinturó a Lleida, des d'Almacelles a Balaguer i Tàrraga aprofitant el traçat de les carreteres actuals, millorant-les amb l'objectiu d'espoinjar el territori i evitar la polarització.

La zona de Ponent no només compta ara amb l'A-2,

sinó amb una important via sense peatge de Lleida a Barcelona, la N-II, que a més connecta amb Girona a través de l'Eix Transversal. Els projectes de futur aprovats són el desdoblament de l'Eix Transversal i l'autovia Lleida-Osca com a tram d'un altre gran eix transversal, aquest, però, del País Basc a Tarragona. Si hi afegim el projecte d'autovia Lleida-Vall d'Aran, l'àrea del Segrià i, per extensió, tota la zona de Ponent, aquest territori compta amb perspectives raonables de convertir-se en un nus de comunicacions immillorable dins el quadrant nordoriental d'Espanya i la macroregió pirinenca.

S'és conscient que aquest és un objectiu a llarg termini. De moment, la capacitat de la xarxa de carreteres per continuar resolent la mobilitat a Lleida dependrà de la qualitat del seu traçat. En aquest sentit, hem de destacar que el Ministeri de Foment ha iniciat l'última fase de la tan esperada autovia fins a Barcelona. A més, té en projecte la connexió de la N-230 amb la N-240 a l'avinguda de Pinyana i l'establiment de doble carril entre Lleida i els Alamús. D'altres obres d'interès pendent, com l'autovia a Osca, es preveuen per a més llarg termini. D'altra banda, la Generalitat té diferents obres en marxa i projectades per a la millora concreta del traçat, d'entre la que destaca la variant sud de Lleida.

És evident que la millora de les carreteres incentiva l'ús del vehicle privat, però quan es tracta d'una necessitat s'ha de realitzar en les millors condicions, i això no obsta la promoció del transport públic. Aquest serà sens dubte necessari per aparcar a l'àrea de l'estació de Lleida, on les 1.100 places previstes poden resultar insuficients si les utilitzen també els residents a l'àrea i les persones que hi treballen. El costum generalitzat d'accedir a la capital del Segrià en cotxe pot suposar haver de penjar sovint el cartell de complet als dos aparcaments. Si una persona que arriba pendent de l'horari per accedir a l'AVE es troba en aquesta situació, pot provocar una gran incertesa que afecti negativament l'ús del tren.

En qualsevol cas sembla important aconseguir un estàndard bàsic en l'estat de la xarxa de carreteres. Aquest, que ha estat en manta ocasió plantejat i reivindicat, ha d'implicar l'acabament de la xarxa general encara en construcció (l'autovia i la connexió de l'Eix Transversal), la dotació de nous eixos generals est-oest (com l'autovia Osca-Lleida i el rescat de l'autopista A-II des de Saragossa fins a Montblanc, això si hom no

vol acabar construint-hi una autovia paral·lela). Més enllà, i per a millorar l'accessibilitat interior, esdevé fonamental actuar en els accessos a la ciutat de Lleida, on se suporta el tràfic més intens, en la xarxa radial que hi conflueix i en viaris que connectin, en sentit est-oest, àrees que actualment estan excloses o mal comunicades amb l'eix central que suposa l'autovia N-II, i que abasten nuclis de població notables com Balaguer o Agramunt. Accedir al Pirineu i permeabilitzar la regió en direcció nord-sud és una altra directriu que és necessari considerar. Finalment, cal mantenir en bones condicions la xarxa capil·lar de carreteres secundàries com un element de connectivitat i d'accés al serveis bàsics de la població.

#### –L'aeroport

Paral·lelament a la posada en marxa de la infraestructura aeroportuària prevista al Pla Territorial General de Catalunya, es proposa, com a mesura complementària, la connexió de l'aeroport d'Alfés amb la variant sud mitjançant un vial d'enllaç amb entrada a l'autopista. Una segona estació de l'AVE al *by-pass* reforçaria aquest punt del territori.

### 2.3 Sostenibilitat ambiental

#### –Reserves naturals i patrimoni

Les zones incloses en el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) amb extensions més grans es troben al nord de l'àrea, especialment a la serra del Montsec i a Sant Llorenç de Montgai. Aquí el relleu subratlla el predomini d'usos forestals, d'agricultures extensives, de manca de poblament i l'existència d'unes comunicacions escadusseres. Bona part dels espais de menor grandària presents al PEIN segueixen, tot i que a una altra escala, les mateixes normes o característiques basades en la topografia: les muntanyes de Prades, que freguen per l'extrem sud el límit amb la comarca de les Garrigues, la serra Llarga, la serra de Bellmunt o la vall del Llobregòs als inicis del Pre-pirineu, els Tossals d'Almatret, els Erms d'Aitona, el Mas de Melons o els Besons a la Plana, sempre afermant la dificultat del rec, i per tant, dels usos agraris intensius.

L'altre element que destaca en la definició de les zones d'interès natural és el sistema fluvial, del qual en destaquen espais que cal preservar de forma clara i de

net interès paisatgístic i natural, com són l'aiguabarreig entre el Segre i el Cinca, Utxesa, l'àrea de la Mitjana a Lleida, l'estany d'Ivars d'Urgell i l'aiguabarreig entre el Noguera Ribagorçana i el Segre. Més enllà cal valorar, de forma genèrica, tota la vegetació de ribera al llarg de tot el sistema fluvial.

En relació amb la xarxa fluvial, el rec i la xarxa de canalitzacions i sèquies cal considerar el valor patrimonial, històric i paisatgístic de les zones més antigues del regadiu, amb uns parcel·lars estrets, sovint de dimensions reduïdes i, per tant, poc rendibles des de les perspectives d'una explotació agrària racional i moderna. Aquestes trames d'horta, especialment les localitzades on la pressió de la urbanització i de la construcció d'equipaments i infraestructures és més gran, als entorns de la ciutat de Lleida, necessiten d'un tractament específic que desenvolupi els criteris del que s'ha de conservar i en relació amb quins criteris i amb quins recursos. Per al cas de Lleida, el recentment aprovat Pla Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial estableix els sistemes d'interès natural i agrari i, per tant, no urbanitzables i amb diferents graus de protecció. Aquesta especificació caldria estendre-la cap als altres municipis de l'horta de Lleida i en aquells indrets on la xarxa viària ha anat generant implantacions industrials i logístiques. Especialment als municipis travessats per l'autovia i la variant de Lleida de l'autovia N-II.

Per tant, cal establir la revisió de les figures d'espais protegits. En aquest sentit hom considera que el PEIN recull de forma molt raonable els llocs d'interès natural que cal protegir, que són, gairebé sempre, sense ús agrícola o bé amb usos extensius. A ells, però, cal afegir-hi, prèvia avaluació i estudi acurat, els aspectes que cal preservar i revalorar patrimonialment dels espais del rec i d'agricultura intensiva més lligada a l'horta històrica i al rec antic. També cal definir i delimitar millor els espais de vegetació de ribera que segueixen les lleres del riu i que poden actuar com als grans corredors ecològics de la zona. En aquest sentit, és desitjable procedir a la Catalogació dels Elements Paisatgístics de Ponent com a pas previ per a l'elaboració d'un Pla Director del Paisatge.

D'altra banda, el cens dels béns d'interès cultural declarats a la regió mostra un criteri molt aleatori. Sembla que hi ha una catalogació bastant exhaustiva de castells. Però el problema es planteja en conèixer que altres béns d'interès cultural, com l'arquitectura civil o la con-

sideració d'entorns monumentals, han estat inventariats de forma molt més escadussera. En totes les categories apareix Lleida com a ciutat històrica cabdal i que concentra part important del patrimoni, i també Balaguer (menys a l'apartat d'arquitectura civil), segona ciutat de la xarxa urbana i d'indubtable pes històric.

Per tant, caldria efectuar una revisió dels béns inventariats i la inclusió d'alguns, especialment en les categories de conjunts monumentals i arquitectures civil i religiosa. Una lectura atenta de la carta arqueològica hauria de permetre, al seu torn, l'increment de béns d'interès cultural inventariats. En aquest sentit convé la realització d'un catàleg del patrimoni cultural que amplii i actualitzi el conjunt d'elements de valor patrimonial i permeti iniciar els tràmits per declarar-los béns d'interès cultural.

Paral·lelament, l'elaboració d'un pla de senyalització de les àrees naturals i patrimonials protegides i d'interès facilitaria la posada en valor i la seva promoció turística.

### **–Problemes ambientals**

D'entre els problemes ambientals específics de Ponent hi ha, sens dubte, els derivats de les activitats agrícoles i ramaderes. Quant a les primeres, l'encara gran generalització del reg a manta suposa sovint un rentat excessiu del sòl amb el seu consegüent empobriment. En aquest sentit, i més enllà de la modernització del reg per raons econòmiques, aquest també es fa necessari per raons de tipus ambiental (a més a més de la raó, també bàsica, d'estalvi d'aigua).

Així mateix, l'aportació de nitrats directes derivada de la utilització d'adobs químics cal que sigui considerada també a l'hora d'analitzar l'empobriment del sòl. Ara bé, les conseqüències ambientals de la ramaderia destaquen per ser percebudes, sovint, com el primer dels problemes ambientals a la Plana de Ponent. Una primera qüestió és la generació d'olors de les granges. En aquest sentit, només un municipi, la ciutat de Lleida, té en les seves ordenances de planejament l'establiment d'un cinyell d'aïllament entre l'àrea urbana i l'àrea de possible implantació de granges.

Més enllà, la producció de purins és molt elevada a tota la regió, igualada només per algunes comarques centrals (Osona i Bages) i gironines (Alt Empordà) a les

quals s'han calculat més de 2.500 tones de nitrogen contingudes en l'excreció de bestiar per hectàrea de superfície agrària comarcal<sup>12</sup>. El tractament de purins ha estat, d'altra banda, atès els últims anys amb la creació de convenis entre la Generalitat i els consells comarcals per tal de gestionar les dejeccions ramaderes. Actualment existeixen a l'àrea nou basses d'emmagatzematge dels purins i només dues plantes de tractament i reconversió (Alcarràs i Juneda).

Caldria, doncs, establir un pla de gestió ambiental de l'agricultura i la ramaderia que estableixi una diagnosi acurada de les problemàtiques ambientals derivades de l'ús de l'aigua, dels nitrats i dels purins, i formuli mesures per combatre-les.

Paral·lelament es poden impulsar altres accions orientades cap a la millora genèrica del medi ambient, com són l'increment de la recollida selectiva de residus urbans i assegurar una depuració d'aigües residuals a tot el territori mitjançant la construcció de les EDAR previstes i necessàries.

### **–Política de sòl i dinàmica immobiliària**

Dels 149 municipis, 62 (41,6%) no tenen encara cap figura de planejament; això abasta el 40% del territori i el 8,5% de la població. Aquestes xifres contrasten fortament amb el conjunt de Catalunya, on els municipis sense planejament suposen el 17,2%. La Plana de Lleida té el 38% dels municipis catalans sense planejament aprovat i el 48,1% de la població catalana que viu en municipis sense planejament. En general, són municipis petits, la gran majoria per sota dels 1.000 habitants, amb les excepcions de Serós i Albesa, que tenen més de 1.500, i la Granja d'Escarp, amb poc més de 1.100.

D'entre els que tenen alguna figura de planejament, als municipis menys dinàmics i amb menys pressió urbanitzadora abunden les delimitacions de sòl urbà i als que són una mica més dinàmics, les normes subsidiàries de planejament. Només dos municipis, Lleida i Montgai (aquest amb només 813 habitants), tenen Pla General, aquest darrer redactat el 1958, amb la qual cosa és el document amb més antiguitat dels vigents.

El territori de la plana suposa el 17,2% de la superfi-

<sup>12</sup> Memòria del Departament de Medi Ambient 1999, <http://www.gencat.es>

cie del conjunt de Catalunya i només representa el 7,6% del conjunt de sòl urbà. La relació entre sòl urbà i superfície dels termes del conjunt de la plana o l'indicador de població sobre sòl urbà deixen clara la relativa baixa pressió dels usos urbans a l'àrea. Malgrat això, entorn dels principals nuclis de la plana s'ha anat configurant una sèrie de sistemes urbans amb una pressió d'usos més gran. Aquests sovint depassen els límits municipals i apunten a l'aparició de zones de consolidació urbana més o menys contínues.

El principal sistema és el de l'àrea de Lleida, que abasta un radi d'uns 10-20 minuts de viatge en automòbil. La creació d'aquest continu urbà s'ha anat desenvolupant a l'entorn dels eixos radials que comuniquen la ciutat amb els municipis veïns, procés que s'ha reforçat els últims anys al nord amb el funcionament de la variant de la N-II. Afecta els municipis d'Alcarràs, Alpicat, Torrefarrera, Torre Serona, Corbins, Alcoletge, els Alamús, Puigverd i Albatàrrrec.

A més a més, cal considerar les àrees de Mollerussa, Balaguer i Tàrraga. En el primer cas la petita superfície del terme i l'elevat dinamisme econòmic han afavorit la creació d'un continu urbà amb Miralcamp, Fondarella i Golmés, que afecta també els municipis de Palau i Vilasana. A Balaguer hi ha una certa continuïtat amb els municipis de Valfogona (la Ràpita) i la Sentiu (Tossal de les Forques). A Tàrraga, l'entrada en funcionament de la variant ha consolidat la tendència de relleig de trames urbanes entre els municipis de Tàrraga, Vilagrassa i Anglesola.

Les taques de sòl urbanitzable, i de forma particular el relacionat amb activitats econòmiques, s'organitzen a l'entorn dels grans eixos viaris: la façana de la N-II, la C-13 i, els darrers anys, la variant de la N-II concentren bona part del sòl destinat a sòl industrial de l'àrea. L'accés a aquestes vies ràpides comporta fins i tot l'aparició de taques de sol urbanitzable i àrees d'activitat ja en funcionament allunyades del nucli urbà principal, com és el cas de Vilasana, les Borges o la Sentiu, o el cas de Tàrraga, on la creació del nou polígon industrial la Canaleta s'ha localitzat prop de l'accés a la variant de la N-II més enllà del nucli original consolidat.

La inversió en grans infraestructures viàries contribueix a crear noves expectatives de creixement o a consolidar les expectatives existents. En aquest darrer aspecte cal destacar l'efecte que tingué l'entrada de la variant de

la N-II sobre els municipis del nord del sistema de Lleida, on les revisions i la redacció de nou planejament recollí les noves expectatives generades a l'entorn de la nova infraestructura.

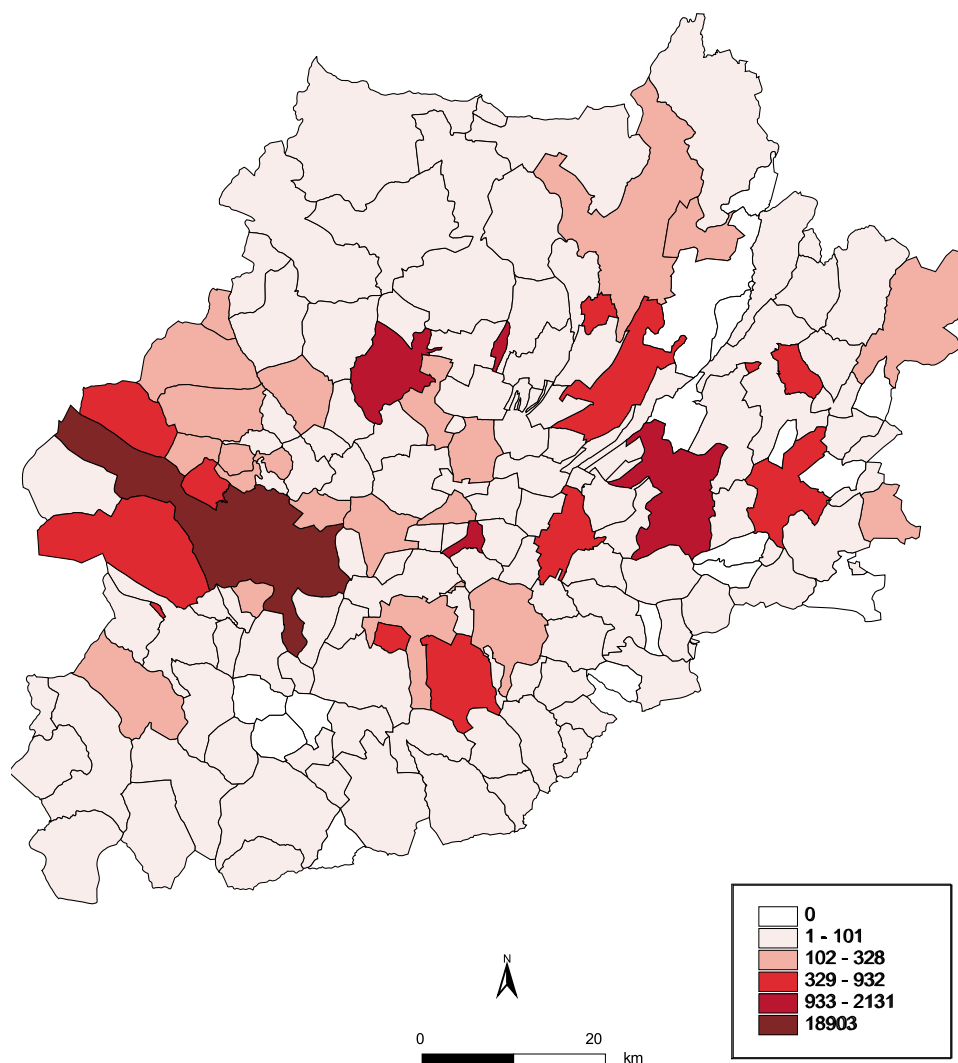
Entre 1981 i 2001 es construeixen a la Plana de Lleida 35.456 nous habitatges. La relació d'habitatges produïts a l'any per cada 1.000 habitants (5,6) se situa lleugerament per sota de la mitjana catalana (6).

La producció d'habitatges presenta, però, una gran concentració. D'entrada, més de la meitat del total d'habitatges són a la ciutat de Lleida. Ja amb xifres molt inferiors apareixen les produccions dels altres nuclis importants de la plana: Tàrraga (2.131), Balaguer (1.853), Mollerussa (1.699) i Cervera (909). Destaca també el notable volum de producció d'altres nuclis menors com són els casos d'Alpicat (932) o el de Guissona (559), i municipis amb una notable expansió urbanística els darrers anys, tot i que amb menors volums de producció, com Artesa de Segre i Ponts (figura 5).

El cas d'Alpicat és un clar exponent dels processos de consolidació d'àrees urbanes supramunicipals a l'entorn dels nuclis més dinàmics de la plana. A l'entorn de la ciutat de Lleida, els municipis d'Alpicat, Torrefarrera, Rosselló, Benavent de Segrià, Corbins, Albatàrrrec i Sudanel·l presenten uns volums de producció relativa molt notables que responen a demandes procedents de la ciutat de Lleida. El menor preu del sòl, la demanda sobre habitatges unifamiliars que caracteritza bona part de la producció d'aquests nuclis, i la proximitat a Lleida serien alguns dels factors explicatius. Quelcom semblant pot assenyalar-se sobre l'entorn de Mollerussa. D'altra banda, Tàrraga, Guissona i en menor mesura Cervera tenen xifres importants de producció d'habitatges, així com alguns dels municipis annexos.

Com a síntesi de les accions que cal realitzar s'assenyala que s'han de completar les tasques de planejament de primera escala. El planejament hauria d'evitar els processos de dispersió de la urbanització al territori, fomentar la compactació de trames i fixar els nous creixements a l'entorn dels nuclis consolidats. Al respecte s'apunten tres línies de treball bàsiques per assolir aquest objectiu: en primer lloc, la potenciació dels nuclis urbans existents, la reutilització, l'edificació i l'eliminació dels buits urbans. En segon lloc, el control dels processos d'urbanització dispersa, lligats a l'especulació immobiliària, especialment a l'entorn de

**Figura 5** Habitatges construïts de nova planta (1981-2001)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

Lleida i al fenomen de la segona residència als municipis prepirinencs (Camarasa, Àger i Avellanes i Santa Linya). Finalment, protegir els espais d'interès natural, el sòl productiu, les lleres de rius i els espais hidrogràfics, i fomentar un procés de desenvolupament i ocupació del territori sostenible.

Així mateix cal fomentar el desenvolupament de figures de planejament urbanístic supramunicipal en aquells entorns on els processos d'urbanització generen continus urbans més o menys desenvolupats: àrea de la ciutat de Lleida, Balaguer, Mollerussa i Tàrraga. Aquest desenvolupament hauria de preveure la gestió comuna d'infraestructures, equipaments i serveis per a

**Taula 2 Selecció d'equipaments**

	Sanitat		Ensenyament			Protecció civil	Seguretat	Esportius	
	CAP	Hospital públic	ESO públic	ESO privat	IEM i FP superior	Parc * de bombers	Mossos d'Esquadra	Gimnàs	Pista d'atletisme
Agramunt	1		1			v		3	
Aitona									
Alcarràs	1		1					2	
Almacelles	1		1		1	v		1	
Almenar	1		1		1	v		1	
Alpicat				1				1	
Arbeca								1	
Artesa de Segre	1		1			v		1	
Balaguer	1		2	2	1	P	1	3	1
Bellcaire			1						
Bellpuig	1		1					1	
les Borges Blanques	1		1	1	1	v		1	
Cervera	1		2		2	P	1	3	
la Granadella	1		1			v			
Guissona			1		1	v		2	
Juneda								1	
Linyola								1	
Lleida	7	3	11	12	8	P	1	16	2
Mollerussa	1		2	1	1	P	1	5	1
Ponts	1		1			v	1	1	
Seròs	1		1			v		1	
Tàrraga	1		3	2	3		1	7	

\* Parc de bombers professionals (P) i voluntaris (v).

Font: Departament de Sanitat i Seguretat Social, Departament d'Ensenyament, Departament d'Interior i Direcció General de l'Esport.

les diferents àrees o sistemes urbans.

## 2.4 Equitat social

### –Els equipaments i la jerarquia territorial

L'anàlisi dels equipaments existents és una eina força útil per establir el funcionament de la jerarquia urbana de l'àrea. Per aquest motiu s'ha recollit i estudiat la informació referent a diversos tipus d'equipaments: sanitaris, educatius, esportius, de protecció civil i de seguretat (taula 2). Tot i que la dotació bàsica d'aquests equipaments pot considerar-se bastant satisfactòria, l'anàlisi detallada revela algunes disfuncions i necessitats que cal abordar.

En un primer nivell d'equipaments se situa clarament la ciutat de Lleida, que en molts aspectes ofereix serveis exclusius a tot el territori (universitat, conservatori, hospitals, etc.). En el segon nivell trobem Balaguer, Cervera, Mollerussa i Tàrraga, amb una oferta àmplia i varia-

da, suficient per tal que els municipis propers puguin cobrir la major part de les seves necessitats. Les Borges Blanques, per la seva qualitat de capital comarcal gaudeix d'alguns equipaments de primer nivell, però per proximitat a la capital i per major debilitat funcional, també es pot situar en el següent nivell jeràrquic.

En un tercer nivell hi ha municipis més petits. La presència d'alguns d'aquests, com ara Alcarràs i Almacelles, s'explica bàsicament perquè serveixen una població pròpia força nombrosa (superen els 5.000 habitants), però la seva influència territorial queda molt limitada pel fet d'estar tan a prop de Lleida. Altres centres combinen la grandària demogràfica amb una certa centralitat territorial: Agramunt, Almenar, Artesa de Segre, Bellpuig i Ponts. Finalment, algun altre, com ara la Granadella, que amb prou feines arriba al miler d'habitants, s'explica per la voluntat de l'Administració per dotar de serveis bàsics zones poc poblades i dinàmiques, com són les Garrigues altes, a partir de la



potenciació de la seva capital tradicional.

Pel que fa a l'equipament educatiu, hi ha un nombre elevat de municipis sense escola. Cal avaluar les possibilitats de manteniment o els costos (socials) dels desplaçaments diaris dels infants. Més enllà, existeix una gran escassetat d'escoles bressol, amb el que això comporta en la dificultat d'inserció laboral de les dones. Pel que fa a l'ensenyament professional ja s'ha esmentat la necessitat d'adequació entre oferta docent i demanda social i laboral.

Quant a la demanda sanitària, el primer nivell de l'hospital universitari de la xarxa hospitalària pública (XHUP) i els altres equipaments públics i privats de la ciutat de Lleida mostren una adequació a la demanda territorial força adequada. Tot i això, el nivell de prestacions pateix d'insuficiències cròniques del sistema sanitari català (precarietat de l'equipament d'urgències; llistes d'espera per a visites especialitzades o per a intervencions quirúrgiques, etc.). Els especialistes assenyalen, més enllà, la importància de la utilització de les noves tecnologies per fer més eficient i còmoda l'atenció sanitària. Una implantació en xarxa en la sanitat hauria d'alleugerir visites i desplaçaments.

Altrament, hi ha les necessitats d'una població relativament envellida, i que ho serà més en els propers anys. Globalment, el percentatge de gent gran a la Plana de Ponent està tres punts per sobre que a Catalunya; en canvi, el percentatge de places de residència es troba més de dos punts per sota de la mitjana catalana. Més enllà, cal preveure que l'increment de la demanda serà intens durant les properes dècades, i també que l'atenció domiciliària i l'habitatge assistit són conceptes encara pràcticament per desenvolupar a la regió.

### **-L'habitatge**

El volum total de parc d'habitatges familiars a la Plana era el 1991 de 123.643. Un aspecte diferencial del parc d'habitatges de l'àrea és l'important percentatge d'habitatge utilitzat com a residència habitual de les famílies (habitatge principal), amb el 75%. El percentatge d'habitatge secundari es manté en el 9,5%, molt per sota de les dades del conjunt de Catalunya, però assoleix un percentatge similar en parc vacant: a l'entorn del 15% a la plana i el 16,3% a Catalunya. Les característiques de les fortes inversions realitzades els darrers anys en el mercat, fan pensar que el proper cens

les dades de parc vacant augmentaran de forma considerable. A les terres de Lleida aquest tipus d'inversió immobiliària és força tradicional. A manca d'inversions més productives, l'immobiliari es converteix en un mercat segur.

Les dades sobre antiguitat i deficiències en l'estat del parc amaguen grans diferències intramunicipals. Una anàlisi detallada d'aquestes diferències permet veure dues problemàtiques. D'una banda, l'antiguitat i el deteriorament del parc als municipis més envellits i despoblats, amb especial incidència a la part nord de la Noguera, el nord i l'est de la Segarra i l'Urgell, i les Garrigues orientals. D'altra banda, el que persisteix des dels anys de postguerra: el deteriorament progressiu dels centres històrics. Deteriorament físic que sovint va acompanyat d'un procés de marginalitat social i econòmica. Les anàlisis de Lleida i Balaguer així ho mostren<sup>13</sup>.

Una política de sòl sostenible ha de basar-se en el reaprofitament i la millora d'allò que ja es troba consolidat. Així doncs, per tal de millorar la situació dels centres històrics, cal continuar amb les tasques de recuperació, reforma i millora dels nuclis. S'ha de dir que aquestes són ja notòries al centre històric de la ciutat de Lleida, després d'anys de desplegament del programa de rehabilitació integral (ARI).

Una de les principals dificultats per accedir al mercat de l'habitatge és el preu. Tot i així, les anàlisis que es realitzen periòdicament sobre el mercat de l'habitatge mostren que, malgrat els notables increments dels darrers anys, el preu de l'habitatge al conjunt de les terres de Lleida es manté sensiblement inferior al del conjunt d'altres àrees. A tall d'exemple, la ciutat de Lleida, on la tensió sobre els preus i el mercat és la més notable de la plana, sol destacar-se com la capital de província amb els preus d'habitatge més moderats.

En general, tot i que les dificultats per accedir a la propietat de l'habitatge serien menors que les presents en altres indrets, la davallada general de la producció de l'habitatge de promoció pública i l'augment generalitzat dels preus continua deixant a bona part de la demanda potencial fora del mercat, especialment el con-

<sup>13</sup> Al respecte pot consultar-se VILAGRASA, J.; BRU, J.; MARTÍ, J.; BARRUFET, A. (1996): "Característiques socioeconòmiques i estructura física del centre històric de Lleida", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 41, pp. 323-378 i VILAGRASA, J. (dir.) (1998): *Diagnosi socioeconòmica i territorial de Balaguer i del seu sistema urbà*, Balaguer, Ajuntament de Balaguer, inèdit

junt de rendes més baixes i els grups de població jove. Subsisteixen a més una sèrie de problemàtiques relacionades amb les necessitats d'allotjament, que caldrà afrontar en un futur immediat. Cal destacar, en primer lloc, el baix nombre de parc destinat al règim de lloguer, fet que origina moltes rigideses en el mercat i dificulta que determinats grups hi accedeixin: la població de pas i els treballadors amb mobilitat, i els grups amb ingressos menys estables. El lloguer a les terres de la plana representava el 1991 només el 17% dels d'habitatges principals, front el 23,8% per al conjunt de Catalunya. Aquest és un dels dèficit més importants en matèria d'habitatge, sobretot als nuclis urbans amb més grandària. A la ciutat de Lleida, el percentatge se situa al 24,4%, percentatge insuficient si es considera el fet de ser una ciutat universitària.

Una altra qüestió que cal tenir en compte de cara al futur és com afrontar les necessitats d'allotjament de la gent gran, que com hem vist és ja avui molt notable en determinats nuclis, sobretot en àrees rurals. El progressiu envelliment de la població, l'augment de l'esperança de vida i de la qualitat de vida dels estrats d'edat més avançada porten a reflexionar sobre les necessitats d'allotjament d'aquestes persones. Caldrà pensar en noves fórmules, nous productes que puguin oferir una més gran independència i alhora garantir major qualitat de vida.

Finalment, una altra qüestió que ha esdevingut problemàtica els darrers anys és l'allotjament de la població immigrant, no només la que ja s'ha instal·lat o vol instal·lar-se de forma més o menys estable, sinó també aquells grups que desenvolupen activitats laborals temporals, moltes d'elles relacionades amb tasques agrícoles estacionals a les àrees rurals de la plana.

**Taula 3**      **Dimensions dels municipis**

Comarques	Població mitjana	Població mitjana sense la capital	Municipis < 250 hab.
Garrigues	806	612	8 (33%)
Noguera	1.166	742	6 (20%)
Pla d'Urgell	1.867	1.334	0
Segarra	874	532	11 (52%)
Segrià	4.390	1.454	0
Urgell	1.566	978	5 (25%)

Font: Institut d'Estadística de Catalunya i elaboració pròpia (Jesús Burgueño).

## 2.5 Estructura administrativa i governació

El mapa municipal presenta abundants irregularitats i disfuncions, i en molts casos resulta inadequat en relació amb les realitats humanes, de comunicacions i urbanístiques.

La gestió i els recursos financers dels municipis estan altament condicionats per la seva població. Per caracteritzar la dimensió dels municipis es consideren un parell d'indicadors: la població mitjana municipal (més significativa si descomptem les capitals) i el nombre de municipis amb menys de 250 habitants, amb el percentatge que representen respecte del total (taula 3).

Al Pla d'Urgell i el Segrià no hi ha, efectivament, municipis molt petits, i a les dues comarques la dimensió mitjana supera el miler d'habitants. Però en la majoria de la resta de comarques la dimensió és molt menor. En tres comarques la dimensió mitjana sense capitals se situa entre els 500 i els 750 habitants. L'Urgell presenta un valor pròxim al miler d'habitants gràcies a la presència d'Agramunt, amb gairebé 5.000 persones. El nombre total de municipis amb menys de 250 habitants és de 30.

Una altra característica bàsica per a la caracterització geogràfica del territori és la seva consideració o no com de muntanya. En particular, a la Noguera i la Segarra hi ha un nombre significatiu de municipis que tenen la consideració legal de municipis de muntanya, amb el que això representa per a l'obtenció d'ajuts. En total se'n comptabilitzen 18. Cal aprofundir en la definició d'àrees de muntanya coherents, que ajudin a projectar una imatge pròpia, atractiva i amb personalitat diferenciada de la Plana, particularment al Montsec, la serra de la Llena i els altiplans segarrencs. Cal revisar l'exclusió com a municipis de muntanya de termes com Torà, Artesa de Segre o Bovera.

Les entitats municipals descentralitzades tenen un paper marginal per no dir que és una figura gairebé desconeguda. Només n'hi ha tres al nord de la Noguera (Fontllonga i Ametlla, Gerb i Santa Maria de Meià) i dues al Segrià (Sucs i el Pla de la Font). Aquestes no són més que una petita minoria d'entre el gran nombre de nuclis o entitats singulars de població que existeix. Dues comarques de la Plana de Lleida –la Nogue-

ra i la Segarra– presenten també xifres molt elevades d'ESP (230 entre les dues). Especialment en aquestes dues comarques les entitats municipals descentralitzades haurien de ser una fórmula per potenciar la participació veïnal de les comunitats locals històriques.

La Plana de Lleida s'organitza en sis comarques. La Generalitat republicana i la Llei comarcal de 1987 havien assenyalat inicialment cinc comarques, però de la consulta municipal es va derivar el reconeixement del Pla d'Urgell. En la consulta municipal esmentada es van manifestar altres opinions contràries al mapa comarcal projectat que no van ser ateses: com la Ribera de Sió, el Segre Mitjà o les Garrigues sud-orientals.

En el mateix sentit, l'*Informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya*, presentat al Parlament el gener de 2001, recomanava la creació de la comarca del Segre Mitjà, que la Ribera de Sió fos considerada una àrea específica dins la comarca de l'Urgell, la incorporació voluntària de set municipis del sud del Segrià a les Garrigues, entenent que "L'adscripció d'aquests pobles a les Garrigues hauria de facilitar un cert reconeixement del sector més occidental com a rodalia diferenciada i per a la prestació de serveis"<sup>14</sup>. L'assumpte de la divisió territorial continua sent, doncs, una qüestió amb alguns aspectes pendents a la Plana de Lleida.

L'escàs nombre (sis en total) i ambició de les mancomunitats de Ponent resulta preocupant en tant que reflecteix una minsa voluntat de col·laboració entre municipis. És cert que en molts casos les comarques poden suplir aquesta mancança, però no és menys cert que sovint tenen una extensió superior a la dels problemes reals de creixement urbà, de gestió de superfície industrial, d'establiment d'un determinat servei, etc. Aquesta manca de mancomunitats contrasta vivament amb el fraccionament del mapa municipal. D'altra banda, a la Plana de Lleida hi ha 16 agrupacions per al manteniment de secretaria. En aquest sentit cal aprofitar i potenciar la figura dels agrupaments municipals com a embrió que permeti una intensa col·laboració entre petits municipis veïns.

Hi ha 18 consorcis. La seva tipologia és molt ample. Quantitativament destaquen els consorcis de promoció econòmica i d'impuls d'aspectes agropecuaris (8) alguns d'ells relacionats amb la gestió de fons europeus de desenvolupament. També hi ha consorcis dedicats a la gestió dels residus (3), de caire cultural i patrimo-

<sup>14</sup> [http://www.gencat.es/sial/noticies/informe\\_ordena.pdf](http://www.gencat.es/sial/noticies/informe_ordena.pdf)

nial (3) i d'inserció social (1). Hi ha tres consorcis més que depassen l'àmbit territorial de la Plana de Ponent.

Finalment cal assenyalar que el grau de col·laboració dels consells comarcals amb els ajuntaments de les capitals de comarca és escàs o nul. En aquest sentit s'hauria d'aconseguir que els ajuntaments estiguessin presents orgànicament en els consells comarcals i caldria establir els mecanismes de proporcionalitat que fessin, per exemple, que un ajuntament com el de Lleida es pugui sentir més identificat amb el Consell del Segrià.

### 3 El model territorial

El model territorial desitjable assumeix dues premisses. La primera la constitueix l'assoliment del nou sistema de comunicacions, amb l'increment de l'accessibilitat exterior, que obre una posició territorial relativament nova.

D'una banda, potencia la incorporació de la Plana de Ponent al sistema territorial de ciutats de Catalunya, creixentment interconnectades i properes en temps de desplaçament a Barcelona. L'increment de l'accessibilitat es manifesta a partir de dues infraestructures bàsi-

<sup>15</sup> Vegeu, en aquest sentit, MIR, P. (dir.): *Pla estratègic de Lleida. Desenvolupament de les línies estratègiques, objectius i actuacions*, Lleida, Ajuntament de Lleida.

ques que estaran finalitzades els anys immediats: el Tren d'Alta Velocitat amb efectes directes sobre la regió funcional de Lleida i l'acabament de l'autovia de la N-II i de la connexió amb l'Eix Transversal, amb gran impacte a l'àrea de cohesió econòmica de Guissona-Cervera-Tàrraga.

D'altra banda, situa Lleida com un territori veí i proper en temps i distància a Saragossa, nucli que està desplegant una activitat creixent en les diferents branques productives i com a centre logístic de distribució. Tot i que de dimensions molt menors, la Plana de Lleida pot tenir un paper complementari lligat a la idea de "porta de Catalunya".

La creixent incorporació a un territori amb una més gran mobilitat i que competeix per l'atracció de la inversió i de l'activitat obliga a dissenyar estratègies d'especialització. Aquesta és la segona premissa. Encara que només referida a la ciutat de Lleida, la diagnosi del Pla Estratègic de Lleida (1998)<sup>15</sup> establí una especialització gran en el sector agroalimentari, una vocació de especialització creixent en transports i logística, l'existència d'un sector petit però dinàmic d'empreses lligades a les tecnologies de la informació i comunicació (sembla que especialitzades en la gestió de Pimes) i un augment d'especialització en els serveis. A això cal afegir, en l'àmbit de Cervera-Tàrraga, una diversificació industrial considerable, més enllà de l'agroalimentària.

Per tant, i més enllà dels altres objectius assenyalats quant a la millora del benestar, preservació del medi ambient i organització administrativa del territori, les línies centrals que cal assolir per a la Plana de Lleida s'han de resumir en la voluntat d'incorporació a la "ciutat de ciutats", que pot ser Catalunya en el futur immediat, i en l'assoliment d'una especialització econòmica basada en la seva pròpia tradició i potencial.

